



HAL
open science

Les cheminots éthiopiens francophones en Éthiopie. Discours et identité plurielle d'une petite communauté linguistique

Veronique Miguel-Addisu

► To cite this version:

Veronique Miguel-Addisu. Les cheminots éthiopiens francophones en Éthiopie. Discours et identité plurielle d'une petite communauté linguistique. *Annales d'Éthiopie*, 2009, 24 (1), pp.281-303. <10.3406/ethio.2009.1396>. <hal-02310786>

HAL Id: hal-02310786

<https://hal.science/hal-02310786v1>

Submitted on 2 Jul 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0 - Attribution - Non-commercial use - ShareAlike - International License

Les cheminots éthiopiens francophones en Éthiopie. Discours et identité plurielle d'une petite communauté linguistique

Véronique Miguel-Addisu

Citer ce document / Cite this document :

Miguel-Addisu Véronique. Les cheminots éthiopiens francophones en Éthiopie. Discours et identité plurielle d'une petite communauté linguistique. In: Annales d'Ethiopie. Volume 24, année 2009. pp. 281-303;

http://www.persee.fr/doc/ethio_0066-2127_2009_num_24_1_1396

Document généré le 01/09/2016

Résumé

Ethiopian french-speaking railwaymen in Ethiopia

Through a qualitative analysis of interviews in French with Ethiopian rail workers, I propose to examine the links built up between French language and railway identity in a non-francophone context. The railway track between Djibouti and Addis Ababa has been built at the beginning of the 20th century by French engineers who have imported their language as a working language. Little by little, French has been imposed as a language with a professional prestige, associated with Amharic, the largest spoken language in Ethiopia. The rail workers remember that time as a myth : the myth of a “ golden age” (the sixties), associated in their speech with a pride based on francophonia, as well as on their professional and Ethiopian identity.

Abstract

Ethiopian french-speaking railwaymen in Ethiopia

Through a qualitative analysis of interviews in French with Ethiopian rail workers, I propose to examine the links built up between French language and railway identity in a non-francophone context. The railway track between Djibouti and Addis Ababa has been built at the beginning of the 20th century by French engineers who have imported their language as a working language. Little by little, French has been imposed as a language with a professional prestige, associated with Amharic, the largest spoken language in Ethiopia. The rail workers remember that time as a myth : the myth of a “ golden age” (the sixties), associated in their speech with a pride based on francophonia, as well as on their professional and Ethiopian identity.

LES CHEMINOTS ETHIOPiens FRANCOPHONES EN ÉTHIOPIE
DISCOURS ET IDENTITÉ PLURIELLE
D'UNE PETITE COMMUNAUTÉ LINGUISTIQUE

Véronique MIGUEL-ADDISU¹

Résumé :

À travers une analyse qualitative de témoignages en français de cheminots éthiopiens francophones, cet article se propose d'interroger les liens tissés entre langue française et identité cheminote dans un contexte non francophone. La ligne du chemin de fer reliant Djibouti à Addis-Abeba a en effet été construite au début du XX^e siècle par des ingénieurs français qui ont importé leur langue comme langue de travail. Le français s'est peu à peu imposé comme langue du prestige professionnel, associé à l'amharique, langue majoritairement parlée en Éthiopie. Les cheminots entendus se rappellent d'un temps qu'ils mythifient : celui d'un « âge d'or » (les années soixante), associé dans leur discours à une fierté fondée tant sur la francophonie que sur leur identité éthiopienne et professionnelle.

Mots-clés : *Éthiopie, sociolinguistique, chemin de fer, francophonie, plurilinguisme*

ETHIOPIAN FRENCH-SPEAKING RAILWAYMEN IN ETHIOPIA

Abstract:

Through a qualitative analysis of interviews in French with Ethiopian rail workers, I propose to examine the links built up between French language and railway identity in a non-francophone context. The railway track between Djibouti and Addis Ababa has been built at the beginning of the 20th century by French engineers who have imported their language as a working language. Little by little, French has been imposed as a language with a professional prestige, associated with Amharic, the largest spoken language in Ethiopia. The rail workers remember that time as a myth: the myth of a "golden age" (the sixties), associated in their speech with a pride based on francophonía, as well as on their professional and Ethiopian identity.

Keywords: *Ethiopia, railway, French-speaking nations, multilingualism, sociolinguistics*

¹ Véronique Miguel Addisu a été enseignante de français langue maternelle et seconde au Lycée franco-éthiopien Guebre Mariam. Elle a ensuite enseigné le français langue étrangère à l'Université d'Addis Abeba. Doctorante en sciences du langage à l'Université de Rouen, elle y enseigne actuellement.

Jusque dans les années dix-neuf cent soixante-dix, les deux langues de travail du chemin de fer reliant Djibouti à Addis-Abeba furent officiellement le français et l'amharique. De ce fait, les traces d'une identité francophone et plurielle dans le discours de nombre d'anciens cheminots ayant travaillé sur la ligne dans les années soixante sont prégnantes. À travers l'analyse de neuf entretiens qualitatifs d'anciens cheminots éthiopiens vivant aujourd'hui à Addis-Abeba, nous verrons dans quelle mesure l'utilisation du français dans un contexte professionnel a été pour eux un facteur de construction de leur identité. En effet, « l'analyse des pratiques langagières permet d'étudier différentes manifestations de [l']identité [sociale du sujet], du moins telles que le locuteur (se) la représente »². Leurs ancrages identitaires sont évidemment pluriels, construits par l'interaction ; et ils nous donnent à entendre – et à voir – comment ils se définissent sur un continuum entre un « pôle de processus groupal qui nous incite, pour nous faire accepter des membres du groupe, à adopter les habitus et les objets qui les situent comme de même appartenance et le pôle de l'irrésistible besoin de différenciation, garante de notre identité subjective »³. Quels sont donc les composants de ces identités qui se font entendre ici en français ?

Après avoir présenté les contextes historique et discursif dans lequel ces hommes se racontent, nous verrons que leurs représentations⁴ sont caractéristiques d'une identité professionnelle forte, revendiquée à travers ce qu'ils appellent « l'esprit cheminot », et qu'ils lient explicitement à leur francophonie. L'Éthiopie n'a cependant jamais été un pays francophone, et de leurs discours en français émerge une image plurielle et plurilingue de leur identité sociale.

Regards sur un chemin de fer et des chemins de vie

Histoire d'un train

L'Éthiopie est un pays non francophone, qui a vu terminer sa première (et unique) voie de chemin de fer en 1917. Ce train relie le port de Djibouti⁵ et la capitale de l'Éthiopie : Addis-Abeba. Dans le but d'ouvrir son pays aux marchés extérieurs, mais aussi de développer les régions par lesquelles passerait la ligne, l'empereur d'Éthiopie Ménélik II avait signé en 1896 un contrat avec un entrepreneur suisse et un ingénieur français. Ce sont

² E. BAUTIER (1995 : 210).

³ A. COJANIZ (2005 : 16).

⁴ En effet, « les représentations sociales (étudiées à travers les catégorisations utilisées en discours) sont le produit de l'activité de construction d'un acteur social inscrit dans une position ou une place sociale, la représentation reflète les normes, les croyances et attitudes, les compréhensions de cette position » (E. BAUTIER, 1995 : 210).

⁵ C'était à l'époque une colonie française (territoire des Afars et des Issas), qui deviendra indépendante en 1977.

des Français qui ont géré la construction de la ligne⁶ et qui ont dirigé le Chemin de Fer⁷ jusqu'en 1975, date à laquelle le nouveau gouvernement éthiopien – communiste – a décidé l'« éthiopianisation » de l'entreprise. C'est la raison pour laquelle, dès les débuts de cette aventure, le français a été la « langue de travail » du Chemin de Fer, au même titre que l'amharique (langue principale en Éthiopie). Les travaux, puis l'exploitation de la ligne, se sont donc faits en amharique, mais aussi et surtout en langue française⁸. Tous les documents de travail devaient être rédigés soit en français, soit dans les deux langues, comme en témoignent certains documents, ainsi que les paroles de certains cheminots que nous avons entendus. Par ailleurs, les panneaux adressés aux voyageurs sont rédigés dans les deux langues (voir photo en couverture du présent volume), et l'architecture de la gare d'Addis-Abeba s'apparente au style français de l'époque. L'une des traces directe de ce temps est le nom du quartier de la gare à Addis-Abeba (*Lagabare* en amharique) ou même le terme *babour*, qui veut dire *train*, et qui provient de *vapeur*, des premiers trains à vapeur du début du siècle.

La langue de travail, celle qui va permettre au seul chemin de fer éthiopien d'exister, sera donc le français. Les raisons sont d'abord d'ordre technique : les cadres et les ingénieurs qui viennent relever le défi sont français, et les termes techniques nécessaires à la construction de la ligne et des ouvrages d'art sur la ligne n'existent pas en amharique. Ce choix est d'autant plus évident pour l'époque que le départ du train se fait en territoire francophone, et que les travaux se présentent comme une réelle gageure technique (altitude de départ : niveau de la mer, altitude d'arrivée 2300 mètres ; pour un total de 783 kilomètres dont 90 sur le territoire de Djibouti). Dès 1907, certains cheminots apprendront donc le français dans les écoles de l'Alliance franco-éthiopienne (à Dire Dawa, ville créée par le train, et dans la capitale, Addis-Abeba). Ils apprendront aussi au Lycée franco-éthiopien Guebre Mariam à partir de 1947. Un centre d'apprentissage propre aux métiers du Chemin de Fer forme les futurs techniciens de la ligne (de 1953 à 1967) pour une durée de 3 ans. Cet apprentissage se fait en français et son fonctionnement est calqué sur celui des centres d'apprentissage français et malgaches. Beaucoup (dont les cheminots que nous avons écoutés) s'accordent à qualifier les années soixante d'« âge d'or »

⁶ Les travaux de construction de la ligne dureront donc plus de vingt ans.

⁷ Nous choisissons d'utiliser cette expression par souci de neutralité et par respect pour les cheminots ; ces derniers parlent en effet du « Chemin de Fer » et évitent de parler du « Chemin de Fer djibouto-éthiopien » (CDE) ou du Chemin de Fer franco-éthiopien (CFE) ; ce choix langagier participe d'une construction de leurs représentations du chemin de Fer, et qu'ils auraient voulu indépendant des contingences politiques et historiques que nous présentons.

⁸ L'article 52 du traité du 12 novembre 1959 entre la république française et l'empire d'Éthiopie cite explicitement le français et l'amharique comme langues de travail (traité fixant le nouveau régime de la Compagnie du Chemin de Fer de Djibouti à Addis-Abeba).

du train. C'est donc aux témoignages de cheminots ayant vécu cette époque que nous nous intéressons ici.

Tout bascula en effet en 1974 : le régime du *Négus*, roi des rois, Haïlé Selassié⁹, fut renversé par Mengistu Haïlé-Mariam. Dans ces conditions, les cadres français furent fermement remerciés, et remplacés par des sympathisants de la révolution. En 1977, un accord fut signé entre l'Éthiopie et la toute jeune république de Djibouti, le Chemin de Fer franco-éthiopien (CFE) devint la Compagnie du Chemin de Fer Djibouto-Éthiopien (CDE). Mais un traité de 1981 affirme toujours que les deux langues de travail sont le français et l'amharique. En Éthiopie cependant, les cadres de la Compagnie sont amharophones et anglophones, les cheminots francophones se faisant discrets et la formation professionnelle n'étant plus assurée. Depuis 1991 (date de la chute du régime communiste), quelques aides ponctuelles de la France et de l'Europe n'ont permis aucune amélioration réelle¹⁰. Aujourd'hui, l'entreprise est en faillite, les trains ne fonctionnent plus ou presque, les employés sont payés de façon très irrégulière. Les rumeurs gardent cependant une pointe d'optimisme : le Chemin de Fer est riche d'ouvertures commerciales potentielles sur l'étranger. Le gouvernement éthiopien a créé en 2007 la « Corporation du Chemin de Fer éthiopien » (Ethiopian Railway Corporation – ERC) pour étudier la faisabilité de certains partenariats internationaux, dont le but est de réhabiliter la ligne pour développer le commerce international. Pour l'heure, des négociations seraient en cours avec le Koweït et avec l'Inde¹¹. Le Ministre éthiopien des Transports et des Communications a même déclaré officiellement le 10 mars 2007 que l'État avait décidé de réhabiliter les lignes pour développer le commerce international... sans savoir encore comment cela sera financé¹². Mais nos observations laissent à penser que cet espoir est encore peu réaliste¹³. C'est donc dans un contexte morose que nous avons écouté ces hommes parler de ce qui fut leur vie, alors que la situation dans laquelle ils se trouvent leur fait parfois douter de leur mémoire.

⁹ La cour du *Négus* était francophone avant 1940. Dans les années soixante, le français y jouissait encore d'un réel prestige parce qu'elle avait été la langue de l'élite et la langue du pouvoir. Le gouvernement communiste prônera au contraire la promotion d'une langue identitaire majoritaire dans le pays – l'amharique –, tout en tentant de développer la pratique des diverses langues régionales, sur la base d'une politique reconnaissante les nombreuses ethnies présentes en Éthiopie (plus de 80 langues recensées).

¹⁰ Les raisons en sont nombreuses, et complexes ; nous ne les présentons pas ici.

¹¹ Voir le dossier consacré à ce sujet dans le journal *Les Nouvelles d'Addis* n°63, juin 2008 ainsi que l'article du journaliste Groum Abate : « Indian Giant steams in on railway project », dans l'hebdomadaire *Capital* datant du 24 mai 2009.

¹² Article paru le 10 mars 2008 :

<http://africa.reuters.com/country/DJ/news/usnL10264116.html>.

¹³ Cette absence de perspective a été soulignée dans l'édition du 28 août 2008 (n°121) du journal djiboutien dans l'article ayant pour titre : « Chemin de fer djibouto-éthiopien : déclin entamé »...

Histoires d'une rencontre

À travers 28 entretiens menés en 2006, nous avons cherché à comprendre quelle place avait le français pour ces cheminots francophones et si l'on pouvait parler de colonisation¹⁴. À voir ces hommes si fiers de parler avec des Français, connus pour leurs compétences de boulistes¹⁵, nous étions curieuse de comprendre quelle est cette « identité cheminote éthiopienne en français » qu'ils affichent.

Dans la perspective de recherche qualitative que propose l'analyse de discours, nous privilégions ici les propos de neuf cheminots (tous retraités à l'exception de l'un d'entre eux), que nous avons rencontrés à cinq reprises à Addis-Abeba : lors d'entretiens non directifs, puis lors de quatre petits déjeuners pris ensemble (de février à juin 2007) au « Buffet de la Gare¹⁶ », lieu symbolique s'il en est. Ces rencontres matinales étaient manifestement un moment qu'ils appréciaient, et ils attendaient de la « jeune » Française¹⁷ des propositions de thèmes pour pouvoir se raconter et retrouver une occasion de parler français. Nous nous sommes bien volontiers prêtée au jeu, et les analyses qui suivent sont donc d'abord le fruit d'une rencontre amicale. Dans ce contexte, les discours ont un rôle plus identitaire que communicationnel puisqu'ils s'adressent à une enquêtrice française. Nous nous sommes présentée à eux non pas en tant que chercheur, mais en tant que membre de l'Alliance éthio-française¹⁸, désirant recueillir leurs témoignages en vue de nous faire leur porte-parole lors d'une exposition célébrant le centenaire de l'Alliance en 2007¹⁹. Les cheminots volontaires et francophones nous ont accueillie avec bienveillance. Nous leur avons demandé de raconter des souvenirs, en nous appuyant sur un guide d'entretien assez léger²⁰, de façon à

¹⁴ R. VAN GELDER DE PINEDA (1995 : 2) parle dans sa thèse de l'histoire d'un « chemin de fer colonial », propos qu'elle nuancera ensuite : « Cette ligne ne relie pas uniquement deux pays africains en voie de développement [l'Éthiopie et Djibouti] ; elle relie indissolublement la France à l'Éthiopie. Comme pour la plupart des chemins de fer coloniaux, son importance acquiert dès le début une dimension bien au-delà du simple moyen de communication ». (*ibid.* : p. 687).

¹⁵ Ils aiment en effet se détendre le soir en jouant à la pétanque, en sirotant une bière, à défaut de pastis.

¹⁶ Le « Buffet de la Gare » est un bar/restaurant, peu fréquenté aujourd'hui, dont la fonction originelle était d'accueillir les voyageurs.

¹⁷ Tous savent que nous vivons depuis plusieurs années à Addis-Abeba, mais aussi que nous ne parlons pas couramment l'amharique.

¹⁸ L'Alliance est une école de français langue étrangère pour adultes, mais a aussi les fonctions d'un Centre Culturel. Elle a été aussi une école, dans laquelle certains ont été scolarisés durant leur enfance.

¹⁹ Cette exposition, intitulée : « Chemins d'Alliances, d'hier à aujourd'hui », a été inaugurée le 29 novembre 2007 à l'Alliance éthio-française d'Addis-Abeba puis le 11 juin 2008 à l'Alliance éthio-française de Dire-Dawa.

²⁰ Les questions principales portaient sur leurs fonctions au CDF, leur biographie langagière, leurs souvenirs les plus marquants...

les laisser maîtres de leurs pensées, estimant que leur manière de raconter pouvait donner à entendre ce temps passé.

Les cheminots que nous présentons ici ont plus de 57 ans ; ils sont entrés au Chemin de Fer entre 1952 et 1970. Le cheminot entré en 1970 est d'ailleurs encore en activité. Ils sont tous francophones (et se sont exprimés très aisément dans cette langue lors des entretiens et des réunions) et ont tous appris le français au Lycée et/ou à l'Alliance (Dire Dawa ou Addis-Abeba) à une exception près (apprentissage des langues dans une mission catholique à Harar). L'apprentissage du français est donc d'abord lié au métier de cheminot, mais aussi sans doute aux fonctions de cadre qu'ils ont tous occupées au sein de la Compagnie.

Le Chemin de Fer : un héritage perdu ?

Dans cinq entretiens, il est fait mention d'un métier que l'on acquiert de « père en fils ». Le père ne forme pas le fils, mais celui-ci prend la suite de celui-là.

« Avant, pour les parents, ils disaient qu'il y avait les enfants à l'école français²¹, quand le père meurt, on remplace le père, c'est comme ça qu'on continue à travailler au Chemin de Fer. Mon père il a travaillé, il est mort quand j'étais 14 ans comme ça, j'ai continué à l'alliance français et puis quand j'ai quitté à l'école, j'ai commencé à travailler au Chemin de Fer, j'étais tout jeune, dix-neuf vingt ans²² ».

[CDFAA-6-SEY (12)]²³.

« Il y a des gens qui ont travaillé, et aussi leur grand-père et leur père. Avant personne ne s'intéresse à aller travailler sur la ligne, y'avait le paludisme, même les cheminots qui existaient par exemple sur la ligne, si le père meurt c'est le fils qui remplace son père, c'était très intéressant vous savez ».

²¹ Par souci de lisibilité, nous transcrivons ici en utilisant des conventions traditionnelles du discours écrit, mais lorsque nous estimons que l'expression témoigne d'une variation sociolectale ou idiolectale, nous en rendons compte. C'est le cas par exemple de « français », mis ici pour « française ».

²² Les cheminots font parfois des élisions communes en français (« y'a » pour « il y a » mais peuvent aussi ne pas faire certaines liaisons habituelles à l'oral « tu as » pour « t'as »). C'est la raison pour laquelle nous avons pris le parti de transcrire de façon à mettre en avant des marques d'oralité s'avérant être différentes des usages habituels. Lorsqu'une liaison ou une élision n'est pas transcrite, c'est qu'elle n'est pas faite par le locuteur.

²³ De façon à respecter l'anonymat des personnes qui se sont confiées, nous avons adopté le code suivant : « CDF » pour « employé du Chemin de Fer », « AA » pour « Addis-Abeba » ou « DD » pour « Dire-Dawa », puis le numéro de l'entretien dans notre corpus, suivi des initiales de la personne, et un numéro qui correspond à un découpage chronologique et thématique des propos enregistrés.

[CDFAA-6-SEY (23)]

« Et encore, prenons mon cas, mon père c'était un cheminot, donc ça allait du père au fils. Mon père il avait aimé le Chemin de Fer, pourquoi, parce que c'est le lieu de son travail, voyez-vous, il vivait ici, il aimait le train, il aimait tout tout... »

[CDFAA-4-MEK (25)]

Les métaphores utilisées pour parler du Chemin de Fer nous donnent à voir un père symbolique : les instructeurs sont comme des pères ; la Compagnie prend soin d'eux (hôpital), et leur donne des privilèges (l'économat, le transport pour l'école, les logements de fonction, la convention collective). Plus encore, les enfants de cheminots sont privilégiés lors des examens :

« Ca débute là, entre apprentis on a l'amour, y'a beaucoup de choses qui se passent, par exemple Saumitou qui nous regardait, non seulement il est notre prof, notre directeur, et il était comme un père aussi tu vois... Quand tu es jeune, les instituteurs ils deviennent comme des parents ».

[CDFAA-3-HAI (25)]

« Si y'a des fils des agents, y'a une note augmentée ; nous on n'était pas des fils des agents, mais on a passé avec mon meilleur ami. On a passé. Cette différence, c'est à l'examen seulement. Nous on a eu des amis à l'apprentissage, alors après on n'était pas des étrangers ».

[CDFAA-5-MEN(13)]

Les Français sont bien évidemment associés à cette vision puisqu'on admire leur sévérité dès qu'il s'agit de réprimander un cheminot pour une erreur :

« Pour les Français, cinq minutes de retard c'était licenciement. Si vous gardez un train pendant cinq minutes sans raison, on vous demande pourquoi le train s'est arrêté, il faut répondre. Si vous ne répondez pas convenablement « allez on te met à la porte », allez tu fais ça, tu causes cinq minutes sans raison, on vous demande pourquoi le train s'est arrêté, il faut répondre. Si vous ne répondez pas convenablement « allez on te met à la porte, allez tu fais ça, tu causes beaucoup au téléphone, réprimande, punition, demande d'explication... ». C'était bon, moi j'admire ça ! Après le départ des Français le train fait trois heures de retard et personne ne bouge ! »

[CDFAA-1-AHM (10)]

Mais pour filer la métaphore, le bilan est amer, soit que le père les ait abandonnés, soit qu'ils se sentent coupables d'avoir tout fait pour qu'il parte.

Toujours est-il que le « Chemin de Fer est vieux et malade »²⁴, voire « mort-vivant »²⁵.

Ainsi dans les familles, si tous les enfants ont pu aller à l'école française (choix fait non pas pour le français mais pour la qualité de l'enseignement), les pères n'ont pu transmettre un métier à leurs enfants, ni même un pécule. C'est un constat amer : « si le père meurt c'est le fils qui remplace, moi j'ai pas passé »²⁶, « c'est ça l'échec de notre vie, nous sommes des victimes sans valeur »²⁷. Ce qui se concrétise par la sensation d'une rupture entre le monde des enfants et le monde qui a été le leur : « le Chemin de Fer n'existe pas pour mes enfants »²⁸. On associe aujourd'hui ce mal-être aux Français « qui ne nous invitent plus au 14 juillet à l'ambassade », ou qui refusent de financer l'achat de matériel. C'est donc avec un air entendu qu'ils se disent et se redisent qu'aujourd'hui le chemin de fer est devenu un « chemin d'enfer ».

Par ailleurs, un cheminot répète à l'envi que les Français les ont « exploités », alors même qu'il admire la qualité de leur travail.

« Je suis encore contre les Français : après avoir lu des choses, le mot « exploitation » j'ai compris : on a été exploités par les Français (...). Quand les Blancs gagnaient 100 fois plus que nous : prime de dépaysement, prime de chaleur, logés, tout tout tout, zabanias²⁹ chez eux payés par Chemin de Fer ; et puis le train marchait sur notre dos, les Français ramassaient leur argent, ils ne pensaient pas à nous. La ligne du Chemin de Fer, on peut dire que c'est colonisé jusqu'à Djibouti. N'est-ce pas ? Vous fâchez pas hein ? Donc j'ai compris le mot « exploitation » après 8 ou 10 ans, quand j'ai commencé à lire l'histoire. Les Français, même s'ils nous exploitaient, le travail marchait bien. Le malheur ça a été l'éthiopianisation ». [CDFAA-1-AHM (9)]

On voit donc combien leur vie au Chemin de Fer a été marquée par l'idée d'un héritage reçu qu'ils n'ont pu transmettre. Ce sentiment d'un héritage à transmettre leur a été clairement inculqué par la structure elle-même et il leur est encore difficile de comprendre quelle est la part de l'étranger (le français) et quelle est leur part dans cette aventure. Pour comprendre les enjeux de ce questionnement identitaire, ce qu'ils donnent à voir de ce lieu de travail est révélateur.

²⁴ CDFAA-6-SEY (22)

²⁵ CDFAA-1-AHM (27)

²⁶ CDFAA-6-SEY (23)

²⁷ CDFAA-PTDEJ-4 (5)

²⁸ CDFAA-1-AHM (32)

²⁹ « gardien » en amharique.

La prégnance du Chemin de Fer dans les discours

Ces rencontres ont été pour les cheminots interrogés le moyen de faire revivre ce monde auquel ils n'appartiennent plus – « je ne vais plus à la gare, qu'est-ce que j'y ferais ? On n'a plus besoin de moi ici »³⁰ – ou plutôt qui n'existe plus. En témoigne le nombre impressionnant de termes techniques dont ils émaillent leurs discours. Les relevés quantitatifs que nous avons faits sont de l'ordre de 25 occurrences en moyenne pour un entretien d'une heure³¹. Ces occurrences sont exprimées ci-après en terme de fréquences évaluées de 1 à 3. On évoque souvent les machines, dont on est fier (« autorail » : 2, « bourreuse mécanique » : 2, « sabot » : 2 ...), ainsi que les métiers (« bureau des mouvements » : 1, « apprentissage » : 3, « pointeur » : 1...), les accidents ou le fonctionnement de la voie elle-même (« ligne » : 3, « halte » : 3, « voie unique » : 1...). Mais il est remarquable que les termes les plus fréquemment utilisés fassent référence aux relations hiérarchiques (« catégorie » : 3, « chef de halte » : 3, « chef de ... » : 3, « sous-chef de ... » : 2, « échelle » : 3...) ³². La maîtrise technique a manifestement une importance subordonnée à la promotion professionnelle³³. Ils ne s'adressaient pourtant pas à un interlocuteur censé connaître précisément ce lexique, ce qui met en évidence la fonction identitaire de ce répertoire verbal dans leurs discours face à l'enquêtrice.

Même si certains cheminots disent qu'ils n'ont plus beaucoup de mémoire, cette précision se retrouve dans tout ce qui touche aux horaires : le Chemin de Fer a introduit un rapport au temps manifestement différent des habitudes du pays. Les insistances sur les horaires (évoqués dans six entretiens) montrent combien cela est selon eux le signe du travail bien fait.

« Le train part d'Addis-Abeba à 20h20. A Dire Dawa 8h26 le lendemain. À la minute près. Le train « 21 » qu'on l'appelle, il se lève à 20h05 de Dire Dawa ; à 8h36 à Addis-Abeba. Et toutes les chefs regardent son entrée. Et même les marchandises aussi circulaient à l'heure ».

[CDFAA-7-SIS (13)]

³⁰ CDFAA-6-SEY (3)

³¹ Nous rappelons que les entretiens n'étaient pas directs ; nous avons toujours pris un air entendu lorsque des termes que nous ne connaissions pas étaient employés. Nous évaluons une fréquence « 3 » lorsque les termes sont utilisés au moins 5 fois dans le discours ; la fréquence « 2 » renvoie à un terme utilisé au moins 3 fois dans le discours et la fréquence « 1 » renvoie à un terme utilisé au moins 2 fois. Le nombre total de termes techniques est de 58. Nous avons préféré une évaluation globale à un comptage statistique précis, pour éviter de tenir compte de répétitions éventuelles qui seraient d'abord à comprendre comme des marques d'oralité.

³² « catégorie » et « échelle » renvoient au système de promotion interne.

³³ La manière avec laquelle la plupart d'entre eux relatent leur carrière professionnelle en serait un indicateur supplémentaire, mais nous ne pouvons mener cette analyse ici faute de place.

Mais nous apporterons ici une nuance fondée sur des remarques d'ordre empirique : pour avoir entendu certains d'entre eux parler des mêmes sujets dans des situations différentes et avec des locuteurs différents, nous avons remarqué que certaines expressions très précises reviennent et se répètent, se répètent encore, comme si la mémoire était moins une re-création du passé qu'un moyen de garder des repères qui se diluent. Nous pouvons citer en exemple l'emploi du terme « exploitation » (voir extrait cité plus haut), que l'on retrouve dans le mémoire d'une jeune chercheuse en urbanisme : « Les blancs avaient l'esprit d'exploitation »³⁴.

Dans les efforts qu'ils font pour nous expliciter certaines expressions qu'ils jugent particulières, on peut voir le souci de s'adapter à un auditeur novice. Nous avons relevé dans 5 entretiens des efforts d'explicitation. On peut citer par exemple « pointeur » (« c'est enregistrer, c'est comme secrétaire »³⁵), ou « section CR, c'est-à-dire contrôle des recettes »³⁶. L'explicitation peut même être parfois provocatrice : « il y a une différence, on appelle ça échelle pour les blancs et catégorie pour les autochtones »³⁷. Ces marques du discours sont donc aussi une forme de revendication identitaire : le français est une langue qu'ils se sont appropriée, mais envers laquelle ils revendiquent une certaine liberté.

À travers l'étude de termes « aimés » et « détestés », nous voyons que pour eux aujourd'hui, la langue française n'est pas tant la représentation d'un monde qu'un monde à part entière (celui du Chemin de Fer), que le sème tente de faire revivre : le signe arbitraire (le mot) de la langue se confond avec le référent (l'objet). La comparaison des termes évoqués par le groupe lors du petit déjeuner n°3³⁸ est révélatrice des représentations qu'ils ont des principaux domaines évoqués. Nous présentons ici les plus fréquemment cités :

³⁴ C. DAGMEY (2004 : p. 47).

³⁵ CDFAA-6-SEY (6).

³⁶ CDFAA-7-SIS (4).

³⁷ CDFAA-1-AHM (11).

³⁸ CDFAA-PTDEJ-3.

Domaines identifiés	Mots préférés	Mots détestés
<i>Double sens travail/ relations du groupe</i> (fonction cryptique et poétique)	Ça tourne pas rond Et que ça saute ! Il faut tirer la sonnette d'alarme ! Patinage (4/40)	La machine est tombée en détresse Pas de relais Je suis rentré entre le marteau et l'enclume (3/24)
<i>Evaluation du travail</i>	Courage Félicitations Ne t'inquiète pas (4/40)	Echouer à l'examen (1/24)
<i>Monde technique</i>	Ateliers généraux Dépôt (2/40)	Déraillement Il y a eu un tamponnement Le train n°X a déraillé au kilomètre Y Manque de tonnage (6/24)
<i>Fierté de l'esprit cheminot</i>	(9/40)	(8/24)
- Généralités - Expérience professionnelle - Efficacité - Rigueur professionnelle - Amour de la connaissance - solidarité et valeurs morales	- C'est la pratique qui reflète nos pensées : Esprit cheminot ; Vive les cheminots ! - Celui qui a beaucoup vu n'est pas dépourvu. - Doublons le pas. - Du sérieux dans le travail ; Ecris ce qui est écrit. - L'argent sans connaissances ne fait pas l'honneur Un sot savant est plus sot qu'un sot qui s'ignore.	- Manque de patience - Ignorant ! Imbécile ! - Ignorer de s'entraider ; L'homme est un loup pour l'homme ; Interférer dans les affaires des autres ; Egoïste ; Ne pas accepter l'avis de l'autre ; Penser toujours à son profit
<i>Hiérarchie</i>	Inspecteur principal Surveillant de la voie Contrôleur Pour être un bon dirigeant, il faut connaître le travail profondément Les derniers seront les premiers (5/40)	
<i>Monde privé/intime</i>	Je suis allé où personne ne peut aller pour moi	

	Je t'aime, je t'adore (2/40)	
<i>Totaux</i>	Total : 26/40	Total : 18/24

Les termes liés à l'«évaluation du travail» sont presque tous mélioratifs. Par ailleurs, les termes techniques ne sont pas particulièrement présents, sinon lorsqu'ils font référence aux accidents, vécus manifestement comme traumatisants. Certains ont pris plaisir à expliciter un langage à valeur cryptique qu'ils ont développé. Le «patinage» par exemple est aussi une manière de séduire. L'écart le plus remarquable est manifestement lié aux représentations qu'ils ont sur le «bon» fonctionnement du groupe : de nombreuses attitudes négatives sont stigmatisées, mais peu d'attitudes sociales sont valorisées. L'«esprit cheminot» est associé généralement positivement au travail, mais il est aussi lié à une solidarité sacralisée, ce qui peut apparaître contradictoire avec le goût de l'ascension sociale : les promotions sont individuelles. Dans le discours de certains, ce paradoxe n'est qu'apparent, comme en témoigne cet extrait, confidences d'un «chef» à la retraite :

« Et en 2002, je suis devenu "chef-division" des approvisionnements et des magasins. Et après je suis retourné dans la direction commerciale comme chef-division dans la division « transport commercial ». Tu vois, après ça, je suis devenu encore chef de [inaudible] ».
[CDFAA-3-HAI (10)]

« Et lorsque j'ai pris ma retraite anticipée, c'est parce que j'avais une grande responsabilité dans la compression du personnel en tant que chef-division administrative. J'ai dit, j'ai promis, "je crois que ce Chemin de Fer se ruine, je continue à travailler jusqu'à la diminution, après ça moi-même je me retire". On est arrivé à un stade où on ne payait pas pendant trois mois (...). Alors il faut être un bon exemple : j'ai fait diminuer des pauvres, qui ont des responsabilités de famille, et moi je reste sur le poste... j'ai pas pu avaler... je devais être un bon exemple aussi... ».
[CDFAA-3-HAI (36)]

Mais le fait que toutes les expressions (ou presque) faisant référence à la solidarité soient des expressions péjoratives laisse à penser qu'un écart existe entre le rêvé et le vécu. Ce qu'ils disent du «chemin de fer idéal»³⁹ semble étayer cette hypothèse :

³⁹ Lors du troisième petit déjeuner, il leur avait été demandé de caractériser le «chemin de fer idéal».

« Le cheminot sera mieux payé, respecté, il ne travaillera plus 24 heures sur 24 car actuellement il est tenu pour responsable de tous les problèmes. Aujourd'hui, on tient la voie comme une loterie, personne ne se soucie de maintenir le matériel en bon état. Le cheminot ne sera plus traîné devant le juge en cas d'accident quand il n'y a pas de moyens pour maintenir la ligne. Il travaillera à des horaires normaux. Toutes ces difficultés seront prises en considération. Son chef le comprendra, c'est important pour le service même »

[CDFAA-PTDEJ-3 : k]

Il reste que la plupart des mots aimés ou détestés sont du domaine de « l'esprit cheminot », dont les cheminots parlent sans cesse avec fierté. C'est justement cet esprit cheminot qui nous a poussée à nous lancer dans l'aventure de la rencontre : nous voulions saisir la force qui transparaît dans leur voix lorsqu'ils prononcent cette expression.

L'esprit cheminot

Nous ne nous appuyons pas ici sur une étude quantitative du terme puisque, lors de chaque entretien, nous avons cherché à leur faire définir cet esprit cheminot. On peut cependant relever qu'ils ont tous volontiers glosé sur un ensemble de valeurs partagées, dont nous présentons ici les plus fréquemment évoquées. L'utilisation du français n'est pas selon eux le premier signe de « l'esprit cheminot » :

« Imaginez le Chemin de Fer de demain, le chemin de fer idéal. Ce sera pas francophone, mais anglophone : c'est pas la langue qui compte mais la technologie. À Djibouti, la langue officielle c'est le français. Si on continue avec eux, le français sera toujours un peu présent. Parce que tous les documents techniques seront français. Les anciens cheminots éthiopiens seront aussi sûrement recrutés.

Y'aura des gens bilingue/pas bilingues, et peu à peu l'anglais prendra la place, comme c'est déjà le cas maintenant ».

[CDFAA-PTDEJ-3 : g]

Et pourtant, dans tous les enregistrements, les cheminots se présentent à la fois fiers d'être francophones et fiers d'avoir l'« esprit cheminot ». Les valeurs du clan sont donc associées à la pratique du français, que cela soit explicite ou non.

« Les cheminots francophones on se comprend bien, on est francs et libres ». [CDFAA-6-SEY (18)]

Le groupe des cheminots francophones (auquel ils appartiennent) est donc celui qui possède les « vraies valeurs ». Les valeurs associées à cet esprit sont souvent répétées :

- sensation d'appartenir à une famille : « c'est comme chez nous », « on est comme des frères », « on est une famille », « on s'aime » ;

- amour du Chemin de Fer :

« L'esprit cheminot, pour moi, c'est premièrement travailler dans les Chemins de Fer, avoir un goût assez intéressant du Chemin de Fer, il faut avoir un goût pour les rails, pour les machines, même pour les cheminots, voyez-vous, et puis il faut aimer le service qu'il donne le Chemin de Fer : c'est pas cette année, ça fait un siècle ».

[CDFAA-4-MEK (24)]

- solidarité et entraide au travail et en particulier lors des accidents (voir plus haut) ;

- générosité matérielle :

« Et puis, quand tu sors en ville, y'a quand même des coutumes des cheminots. Quand on sortait avec les Français, c'est lui qui disait : « que le plus gradé paye ! », c'est lui le plus gradé, alors on n'ose rien dire et il paye. « Que le dernier ferme la porte ! ». Donc y'a beaucoup d'expressions ».

[CDFAA-3-HAI (31)]

- voire héroïsme pour sauver les autres malgré la peur (voir plus bas : le récit de l'attaque du train, pour la femme enceinte... la manière de raconter montre le goût pour l'épique) ; pionniers courageux et héroïques ;

- sens de l'effort (pénibilité du travail) : « c'est un métier difficile » ; « personne ne voulait le faire à cause du paludisme » ; « quand on doit le faire, on va jusqu'au bout, même si on travaille toute la nuit » ;

- égalité : « y'a pas un chef » ;

- le goût du travail bien fait (importance de la ponctualité par exemple) ;

- le goût pour l'apprentissage : « quand on est instructeur, d'un côté on est comme un père et d'un autre on s'instruit soi-même » ; « on apprend, c'est très intéressant » ;

Ces valeurs sont explicitement associées à un statut de prestige : les cheminots sont respectés pour leurs savoirs technique et linguistique et admirés par les usagers, voire craints par le gouvernement car ils ont un certain pouvoir économique. Les autres ne s'y sont pas trompés, et l'on fait souvent mention de la « jalousie » des anglophones, voire de leurs reproches : les francophones se sont coupés du monde.

« Il a dit « vous les cheminots, vous êtes enfermés, de vous-même, donc il faut vous séparer, il faut vous forcer à aller voir la ville et les pauvres ! ».

[CDFAA-3-HAI (34)]

La pratique du français a donc une fonction identitaire forte, même si elle n'est pas nécessairement choisie : c'est sur les valeurs transmises par le Chemin de Fer que s'est construite leur estime de soi. Il serait cependant naïf de penser que la langue française est nécessairement associée à ces valeurs. Il ne s'agit pas non plus pour eux de les attribuer à la culture éthiopienne (dont on a d'ailleurs relevé très peu de références explicites). Dans nombre d'entretiens, ces valeurs sont présentées comme dépassant les contingences politiques et culturelles de l'Éthiopie :

- le Chemin de Fer idéal n'est pas politisé et dépasse les frontières (voir plus haut) ;

- on présente de façon méliorative le fait que les ethnies n'avaient pas d'importance (allusion implicite à la politique éthiopienne actuelle) ;

« On aimait le travail, c'était beau, ça nous intéresse, y'a beaucoup de races, race somalie, race ambara, race oromo, voyez, y'a pas... on travaillait bien, on est comme des frères ».

[CDFAA-6-SEY (23)]

- avec les cheminots français, on pleurait d'émotion de se retrouver lors de stages en France.

Il s'agit donc bien de représentations qui dépassent le simple cadre du français, car elles se retrouvent dans toutes les compagnies cheminotes, y compris en France, même si les différences sont citées (le TGV, pénibilité du travail de conducteur au Chemin de Fer éthiopien, responsabilité du cheminot éthiopien envers sa famille, compétences techniques adaptées...).

Les cheminots et les langues

Ces cheminots expriment en français une identité d'abord liée au monde du travail au sein duquel ils ont évolué. Un monde francophone : c'est ce qui frappe le Français qui les rencontre. Mais c'est d'abord un monde plurilingue, qui ressort des discours que nous avons entendus ici.

Du français

Tous ou presque ont appris le français à l'Alliance et au Lycée franco-éthiopien de l'époque, puis ont été formés à leur métier dans un centre d'apprentissage francophone, qui délivrait des formations propres aux métiers du train. Ces hommes ont travaillé toute leur vie au Chemin de Fer et ont utilisé le français comme une langue vernaculaire de prestige. Mais leurs épouses ne sont pas francophones ; c'est la langue des pairs mais pas de la famille, même si tous disent qu'il est bon que les enfants aillent à l'école française : ce n'est pas tant pour la langue que pour la qualité de l'éducation.

Par ailleurs, tous disent avoir oublié le français, ils ne le pratiquent plus (tout comme ils ne « pratiquent » plus le Chemin de Fer) ; et leur regret est tout simplement nostalgique. On peut en voir quelques traces dans le discours (« ça manque de mots pour vous expliquer », répétition de « c'était très intéressant »). Nous n'avons pas cherché à évaluer la variété de leurs répertoires verbaux puisque les entretiens n'étaient pas directifs. Il est cependant très probable qu'ils éprouvent davantage de difficultés à s'exprimer en français sur des sujets qui ne leur sont pas familiers. C'est sans doute ce qu'ils ont essayé de nous dire à la fin d'un rendez-vous :

a. « *Si c'était pas en français, j'aurais mieux expliqué ça, on n'est pas des intellectuels. C'est ma deuxième langue.* »

b. « *Après le départ des Français, on a complètement oublié le français, parce que on travaillait pas, on s'échangeait pas des communications en français; c'est pour ça. On sait tout simplement le temps qu'on a passé à l'école. Après le temps des Français, jusqu'à 1973, comme ça, l'époque où les Français sont partis. On parle pas, on le fréquente pas, c'est pour ça.* »

c. « *Depuis 1976, j'ai arrêté le Chemin de Fer, donc j'ai arrêté de parler français. J'ai pratiqué à l'occasion, à l'Alliance ou avec des anciens. Mais vous savez, une fois on parle en français et une fois on parle en ambarique... aujourd'hui c'est pas suffisant d'après moi.* »

d. « *Nous on n'a pas le mécanisme, on s'arrête dans un ... coin... ça c'est à cause de ne pas fréquenter assez la langue.* »

e. « *On le fait passablement quand même, c'est une modestie.* »
[CDFAA-PTDEJ-1 (2)]

Certaines remarques syntaxiques nous permettent d'aller dans ce sens : les connecteurs logiques sont peu nombreux, les répétitions sont fréquentes, les constructions phrastiques sont généralement parataxiques... mais ne dire que cela serait trompeur, c'est la raison pour laquelle nous étudierons plus en détails un exemple de narration.

L'analyse narrative succincte d'un souvenir⁴⁰ (qui pour nous a une valeur exemplaire étant donné la composition des autres souvenirs recueillis) montre en effet que la complexité syntaxique du discours est réelle : les références co-textuelles sont nombreuses, ainsi que les explicitations contextuelles ; le schéma narratif développe des liens à la fois aspectuels et temporels avec le temps de l'énonciation, ce qui montre l'importance de la

⁴⁰ [CDFAA-4-MEK (11-12-13)]

fonction identitaire du récit. En effet, la narration ici ne correspond pas à l'idéal d'unité prôné par Aristote et abondamment mis en valeur par la littérature française classique. Elle se rapproche davantage de la structure dialogique présentée par Bakhtine, qui montre que « toute expression linguistique est toujours orientée vers l'autre, vers l'auditeur, même si celui-ci est physiquement absent »⁴¹. Les nombreuses digressions ont pour fonction d'enchaîner le récit dans d'autres énoncés qui contextualisent le souvenir, de façon à permettre à l'enquêtrice d'en comprendre la valeur exemplaire.

[Introduction :]

« Le plus beau souvenir de la conduite, pour moi, c'est un beau jour, dans les années 70/80 [ancrage dans la situation de communication]

[Situation initiale :]

y'avait un train avec un tonnage vers 650, alors on sortait d'Addis. Juste avant d'arriver à Kaliti, sur la pente y'a⁴² beaucoup de passages à niveau [digression 1]

[Élément modificateur :]

alors là on a vu de loin une voiture qui s'approche du passage à niveau. Comme y'a beaucoup de tonnage [digression 2]

[Péripétie 1 :]

on sifflait, on freinait et comme c'est la pente [digression 3]

on faisait beaucoup d'attention

[Péripétie 2 :]

alors, comme la voiture s'approchait du passage à niveau, la voiture aussi s'approche. et puis à un moment donné elle s'arrête au milieu de la voie, et un homme sort en ouvrant la porte. et moi j'ai fait tout mon possible pour arrêter le train avant qu'elle soit tamponnée.

qu'est-ce que c'était ? [ancrage du récit dans la situation de communication]

y'avait deux garçons et deux femmes, une enceinte ; ce sont les gens qui accompagnent cette femme vers l'hôpital [description 1]

voyez-vous [ancrage du récit dans la situation de communication]

[Péripétie 3 :]

on a essayé de découvrir ce qui se passe.

parce que le moteur de la voiture était arrêté et le monsieur qui conduisait ils étaient égarés et puis, comme il a vu le train il a ouvert la porte, il est dehors. Il suppliait d'arrêter le train, il court vers nous [analepse 1]

on s'approche, on s'est rendu compte que c'était une femme malade, le moteur s'est arrêté, et il a voulu demander du secours [analepse 2]

⁴¹ T. TODOROV (1981 : 292).

⁴² Les valeurs des « temps » grammaticaux en amharique se distribuent selon une approche aspectuelle : l'accompli (parfait) et l'inaccompli (dont le présent est un exemple : dans un récit au passé, l'action narrée du point de vue du personnage/narrateur peut être considérée comme inaccomplie, alors même que du point de vue de l'énonciataire, elle est terminée ; c'est ce que notre présentation illustre ici. En français, la valeur aspectuelle du présent existe, mais elle est peu fréquente). Voir à ce sujet par exemple M. COHEN (1936).

heureusement, comme on était sûr qu'on allait la tamponner, on a arrêté le train, on l'a sauvée [analepse 3]

ça ça m'a touché le cœur.

[Situation finale :]

on a dégagé la voiture, il nous a remerciés, il a pris mon adresse et il m'a appelé pour nous remercier chez lui ».

Leur français est souvent imagé : les cheminots font appel à des comparaisons ou à des métaphores (« chemin d'enfer », « porter les rails sur notre dos », un « os à ronger sur lequel il n'y a plus de viande »...) plutôt qu'à des explicitions conceptuelles. On peut y voir ici l'influence d'un style d'expression de prestige en amharique : la pratique du *gené*. Il s'agit de phrases à double sens : l'« or se cache sous la cire ». Un exemple traditionnel de *gené* est :

« Dieu le poète a créé Adam le poème

Le modelant dans la cire de la terre et l'or de l'Esprit ».

Les deux sens s'entremêlent, se répondent, existent l'un par l'autre. Ici, la référence au texte de la Genèse est explicite (Dieu crée Adam en modelant la terre). Le poète transcende une création personnelle pour créer un nouveau langage grâce à l'or de l'esprit, grâce à l'inspiration. Cette influence double cependant un fait langagier mis en évidence par nombre de linguistes du travail.

Dans le monde du travail où, le plus souvent, des contraintes fortes (au premier rang desquelles on peut citer les contraintes hiérarchiques et les contraintes technologiques) pèsent sur les personnes, où le temps d'exécution est sous contrôle, où la marge d'initiative et de liberté des salariés est toujours étroite, où la liberté de se mouvoir, d'inventer de nouveaux modes opératoires est sous surveillance, on voit donc les salariés, dans tous les secteurs professionnels, se réserver des marges d'inventivité collective, des espaces langagiers où leur pouvoir de créer, de jouer avec les mots et avec la langue peut s'exercer en toute liberté. Il se manifeste là une appropriation subjective du travail ainsi que l'exercice de la liberté de tout être humain⁴³.

Pour les cheminots, le français reste d'abord associé à un moyen de s'approprier le « savoir » : un savoir encyclopédique (par les livres), ou des savoirs expérimentaux, qui passent par les échanges entre cheminots francophones :

« Moi je lis en français, même des romans d'amour, des policiers... en amharigna je n'aime pas : la description n'est pas la même chose, si vous voulez expliquer à quelqu'un c'est joli... l'explication français est plus vaste que l'amharigna. Vous voyez, on emploie parfois un mot en français quand il faut ».

⁴³ J. BOUTET (2001 : 189-202), ici p. 191.

[CDFAA-PTDEJ-1 (2)]

C'est aussi la langue des cadres, la langue des « chefs ». On peut voir ici un écho de ce que nous avons relevé dans la deuxième partie de cette étude : la promotion sociale est essentielle pour eux. C'est sans doute le fait de parler français qui a construit les représentations positives qu'ils en ont :

« On travaillait avec les Français, pour les Français, c'est pas obligatoire de parler ambarique, mais pour les Ethiopiens, il faut parler français pour travailler au Chemin de Fer. Les gens qui travaillent sur la ligne ne parlaient pas français, mais les chefs sont français, ils se comprennent ».

[CDFAA-6-SEY (15)]

Le goût pour la pétanque est associé à ce goût pour le français, et on regrette de ne plus pratiquer, mais ce n'est pas si grave : « on jouait à la pétanque mais maintenant on joue plus », « j'étais le pilier pour la pétanque », « je suis un bon tireur à la pétanque », « j'ai commencé à jouer à dix-huit, vingt ans, comme ça »... On peut voir dans ces pratiques de boulistes un signe supplémentaire d'une attitude groupale forte, ce qui se retrouve aussi dans la perception cryptique qu'ils ont de cette langue, emblématique des pratiques groupales : « on avait le même langage, on avait des expressions spéciales, pour les secrets »⁴⁴.

Par ailleurs, les emprunts sont rares. On peut en identifier deux principaux types :

- les emprunts qui ne sont pas considérés comme gênants car l'enquêtrice, connue, est supposée connaître le terme, eu égard à ses connaissances culturelles du milieu (exemple : « zabania » pour « gardien » ; « le train kekeke⁴⁵ a un retard de ... »).
- les emprunts sont relevés par le locuteur lui-même qui s'en excuse : (exemple : « et on y arrive step by step excusez-moi »).

Si les cheminots disent utiliser un parler bilingue lorsqu'ils sont entre eux, il est cependant remarquable que leur pratique du français devant un Français soit résolument envisagée sur un axe exolingue-unilingue, ce qui montre à nouveau combien leur discours est orienté vers l'interlocuteur⁴⁶ : les participants n'ont pas tous la même langue maternelle mais choisissent de ne parler que dans une langue, choisie ici de façon consensuelle (le français). Notre connaissance empirique du terrain nous fait dire que ces pratiques sont souvent caractéristiques d'un apprentissage du français ayant abouti à des

⁴⁴ CDFAA-3-HAI (29).

⁴⁵ On pourrait traduire cette expression par « le train numéro tant ». Nous y voyons une influence probable de l'africanisme « le train quoi quoi quoi », qui trouve sans doute un écho dans le bruit des roues sur les rails.

⁴⁶ Voir typologie de J.F. DE PIETRO (1988 : 65-89).

pratiques professionnelles francophones. Les locuteurs qui ne pratiquent plus le français après leur apprentissage utilisent un répertoire verbal davantage axé sur une communication d'ordre exolingue-plurilingue (plusieurs langues sont utilisées lors des interactions). On peut supposer que ces idiolectes sont liés à des représentations et à des pratiques différenciées : la langue du prestige est celle de la promotion sociale et on se sent moins en insécurité lorsqu'on pratique quotidiennement cette langue. Nous pouvons ici en effet faire l'hypothèse d'un lien dialectique, qui s'est sans doute construit pendant leurs années de travail, entre la précision du discours et la rigueur nécessaire dans leur métier, rigueur dont ils s'enorgueillissent constamment, et qui a disparu avec l'« éthiopianisation ». Ce lien se serait construit à partir de leur apprentissage, puis pendant leurs années de travail.

Leur français est donc bien celui du travail et celui de l'identification. Et moins celui du raisonnement conceptuel. Certains admirent le français pour sa beauté (dans les romans) mais aussi comme une langue qui permet un accès au savoir ; on lui reconnaît également les qualités de la langue amoureuse. Mais il s'agit avant tout de garder son estime de soi qui, de fait, pour ces hommes passe de moins en moins par le français. Les raisons en sont liées à l'histoire du Chemin de Fer mais aussi au contexte sociolinguistique. N'oublions pas en effet que si le train est une affaire d'héritage, c'est aussi avant tout une affaire d'hommes (aucune épouse de cheminot n'est francophone). Par ailleurs, les revendications plurilingues que nous avons entendues sont aussi très certainement liées à une certaine amertume : « le français ne nous a pas permis de savoir jusqu'au bout »⁴⁷.

Du plurilinguisme

L'Éthiopie est un pays multilingue : plus de 80 langues y sont pratiquées. Les grandes villes (telles qu'Addis-Abeba et Dire-Dawa) utilisent davantage l'amharique comme langue véhiculaire, mais le plurilinguisme est ambiant et il est considéré comme prestigieux.

« Les gens de Dire-Dawa parlent au moins 4 langues d'Éthiopie : Harari, Oromo, Somali, Arabe aussi. Mais pas ceux d'Addis ».
[CDFAA-PTDEJ-4 (2)]

« En général, les Éthiopiens, ils aiment le langage. Je sais pas, c'est peut-être partout dans le monde, mais ceux qui sont éduqués, les anglophones surtout, ils aiment beaucoup la langue française, surtout le son là... »
[CDFAA-PTDEJ-2 (5)]

⁴⁷ On a vu plus haut que « savoir » et « promotion sociale » sont liés. On peut aussi envisager ce syntagme avec une approche poly-sémique : les Français / la langue française.

Malgré le fait que les cheminots se considèrent moins plurilingues que « ceux de Dire-Dawa⁴⁸ », la biographie langagière de ceux que nous avons écoutés est éloquentة : chacun cite au moins trois langues parlées : l'amharique et le français (tous), mais aussi parfois des langues internationales (l'italien, l'anglais) ou nationales (l'oromo, le tigrinia).

Par ailleurs, à la question volontairement floue : « quelles sont vos langues de cœur ? »⁴⁹ les réponses sont à la fois plurielles et communes. Elles ont donné lieu à une discussion visant à définir ce qu'est une « langue de cœur ». Il en est ressorti que pour deux d'entre eux, il s'agit de leur langue maternelle, en tant que langue donnée par la mère ou en tant que langue utilisée en famille. Pour un autre, il n'y a pas une seule « langue de cœur » car « quand il s'agit du cœur... c'est comme la musique... », le français est la langue de travail et de la promotion sociale. Pour un autre, c'est la langue qu'on préfère, qui « parle le plus à notre cœur » : le français :

« (...) j'ai toujours référence à la langue français, et aussi je l'utilise. Donc pour moi c'est la langue de cœur, mais ma langue maternelle c'est l'amharique. Je l'aime le français, j'aime la francophonie, je l'aime, au fond ».

[CDFAA-PTDEJ-4]

Il ressort donc que les langues de cœur (quelle que soit la définition que l'on suppose, l'important pour nous étant la charge affective forte sous-tendue par la question, et par les discussions qu'elle a générées) sont diverses. Elles témoignent selon nous d'un ancrage langagier et social éthiopien (le français n'est d'ailleurs pas une langue pratiquée en famille). Elles sont aussi probablement orientées par la situation discursive de l'entretien dans lequel certains ont pu se sentir poussés à revendiquer une identité nationale forte, valeur éthiopienne s'il en est.

C'est pourtant bien une représentation de pratiques plurilingues qui se révèle lors d'une discussion à propos du « Chemin de Fer idéal ». On sent aussi combien il est important de s'affranchir de l'hégémonie du français, qui doit donc être une langue utile avant tout. Comme si l'on regrettait la charge

⁴⁸ Dire-Dawa est une ville née de la construction du chemin de fer ; du fait de son emplacement (sur la ligne, mais aussi à la confluence de plusieurs régions), c'est une sorte de lieu de passage pour des personnes ayant des pratiques langagières très variées, ce qui explique ce propos.

⁴⁹ (CDFAA-PTDEJ-4). Notre objectif était ici de savoir si le français était pour eux une « langue de culture » au sens de P. EYT (1978 : 59-70), cité par S. ABOU (1981 : 132) : « dans une conjoncture plurilingue, il importe donc qu'une des langues en présence, peu importe laquelle, soit enseignée et pratiquée non pas ou non pas seulement comme langue de communication mais comme langue de culture ; qu'elle soit, pour l'individu, une langue « maternelle » au sens précis où, comme on l'a écrit récemment, « elle l'engendre, l'éduque aux réalités objectives et collectives, lui fournit les moyens de s'appropriier le monde, de le nommer, de comprendre les autres et soi-même d'une façon inimitable ».

symbolique qu'elle a pourtant eue si longtemps. On a d'ailleurs peut-être même envie qu'elle cède la place à une langue plus communément partagée.

« Y'aura des gens bilingue/pas bilingues, et peu à peu l'anglais prendra la place, comme c'est déjà le cas maintenant ».

[CDFAA-PTDEJ-4]

Conclusion

En écoutant ces hommes éthiopiens parler en français de leurs vies, nous découvrons donc peut-être une communauté linguistique⁵⁰, fondée sur un sociolecte et des représentations communes, qui se nourrit du passé, mais aussi de l'intérêt étonné que les Français lui témoignent. Lorsque ces cheminots étaient en activité, leur sentiment d'appartenance était donc fondé sur des représentations communes du français : une langue de prestige (permettant l'accès au savoir et l'accès à la promotion sociale), mais aussi celle par laquelle se forge leur estime de soi (fonction identitaire). La pratique du français leur a permis de se construire une identité cheminote qu'ils revendiquent comme internationale et, de la sorte, de prendre des distances avec les heurts de l'Histoire. Mais aujourd'hui cette identité revendiquée a été quelque peu mise à mal par quatre facteurs qui se conjuguent : un facteur économique et politique qui a entraîné la chute du Chemin de Fer et la disparition des Français ; un facteur technique qui a entraîné la disparition de machines en bon état de fonctionnement ; un facteur social qui a entraîné des jalousies entre les cheminots « francophones » et « non francophones » ; un facteur « biologique » (ces hommes sont âgés et leur expérience professionnelle est passée).

On aura compris que le français est (a été ?) pour eux d'abord un médiateur langagier pour accéder à des valeurs identitaires. Le langage n'est pas le dépositaire de ces valeurs, ce sont les pratiques qu'on en fait. Le langage (quelle que soit la langue) est donc ici la voix – la voie – du chemin pour une individuation grâce au groupe de pairs. C'est le témoignage qu'ils nous en ont fait.

⁵⁰ Au sens de W. LABOV (1976 : 38), une communauté linguistique est « un groupe de locuteurs qui ont en commun un ensemble d'attitudes sociales envers la langue ».

Bibliographie

- ABOU S., 1981, *L'Identité culturelle. Relations interethniques et problèmes d'acculturation*, Paris, Anthropos.
- ADAM J.M., 1992, *Les textes : types et prototypes*, Paris, Nathan Université.
- BAUTIER E., 1995, *Pratiques langagières, pratiques sociales : de la sociolinguistique à la sociologie du langage*, Paris, L'Harmattan.
- BERHANU ABEBE, 1997, « La francophonie en Éthiopie » dans KLING J.F. & MOLINIER T. (éd.), *Mélanges pour le cinquantième du Lycée Guebre Mariam*, Addis-Abeba.
- BORZEIX A, FRAENKEL B. (éd.), 2001, *Langage et travail, communication, cognition, action*, Paris, CNRS éditions.
- BOUTET J., 2001, « Les mots du travail », in BORZEIX A., FRAENKEL B. (éds.), *Langage et travail, communication, cognition, action*, Paris, CNRS éditions, p. 189-202.
- CALVET L. J., 1974, *Linguistique et colonialisme*, Paris, Payot.
- COHEN M., 1936, *Traité de langue ambarique (Abyssinie)*, Paris, Institut d'ethnologie.
- COÏANIZ A., 2005, *Langages, cultures, identités : questions de point de vue*, Paris, l'Harmattan.
- DAGMEY C., 2004, *Le quartier de « La Gare » à Addis-Abeba (Éthiopie), Approche des enjeux et des spécificités urbaines et identitaires d'un territoire en mutation*, Mémoire de maîtrise d'aménagement, Université de Rennes II.
- DE PIETRO J.F., 1988, « Vers une typologie des situations de contacts linguistiques », *Langages et Société*, 43, p. 65-89.
- EYT Pierre, juillet 1978, « Autour des Pyrénées : pour une politique de différences culturelles », *Études*, p. 59-70.
- FAÏTA D., 1989, « Mondes du travail et pratiques langagières », *Langages*, 93, p. 110-124.
- LABOV W., 1976, *Sociolinguistique*, Paris, Éditions de Minuit.
- MOLINIER T., 1997, « La coopération franco-éthiopienne et le Chemin de fer », in KLING J.F. & MOLINIER T. (éd.), *Mélanges pour le cinquantième du Lycée Guebre Mariam*, Addis-Abeba.
- TODOROV T., 1981, *Mikhaïl Bakhtine, le principe dialogique*, Paris, Seuil.
- VAN GELDER DE PINEDA R., 1995, *Le Chemin de Fer de Djibouti à Addis-Abeba*, Paris, l'Harmattan.